

American Dream – Red Rocks Junction

Eine sofort befahrbare Anlage für den passionierten Betriebsmodellbahner

Bitte lesen Sie den Text vor dem Starten der Anlage. Sie werden mehr Freude daran haben!

(English Text below)

Einleitung

Willkommen auf einer der ersten EEP-Anlagen nach amerikanischem Vorbild.

Obwohl es sich bei dem gewählten Thema nicht um eine konkrete Strecke des Vorbildes handelt, könnte die gewählte Situation überall im mittleren Westen der USA angesiedelt sein. Da sind die typischen, im tiefstehenden Sonnenlicht der Abendsonne feuerrot aufglühenden Felsen eines rotsandigen Canyons, die der Gegend, der kleinen Ortschaft und dem sich in den Canyon über Jahrtausende eingeschnittenen Creek, einem Nebenfluss des Colorado River, ihren Namen gegeben haben: Red Rocks.

Dabei verdankt der Ort seine Entstehung vor allem den beiden, vom industrialisierten Norden an den Golf von Mexiko und vom rohstoffreichen Osten zur Pazifikküste führenden Eisenbahnlinien, die sich hier fast rechtwinklig kreuzen und durch ihren Verbindungs- (Junction) und Übergabeverkehr auf dem neben der Ortschaft liegenden großen Verschiebebahnhof vielen Einwohnern Arbeit und Lohn geben.

Auch die berühmte Fernstraße „Route 66“ führt parallel zur Bahn am Ortsrand vorbei.

Bevor Sie die Anlage starten, stellen Sie am besten die Regler in der Werkzeugbox für den Farbton auf den Wert 5, für die Sättigung auf 1.28, für die Helligkeit auf 1.23 und für den Kontrast auf 1. Dann werden die Felsen in der für viele Canyons in Arizona und Utah typischen Farbintensität aufscheinen.

Die Anlage „spielt“ in der von vielen Modellbahnern bevorzugten Zeit des „Traktionswandels“ zum Ende der fünfziger Jahre, als die meisten Dampflokomotiven in den USA bereits abgestellt und durch starke Diesellokomotiven ersetzt waren. Einige wenige Wochen verbleiben jedoch den berühmten „Big Boys“ noch, um die schweren, zu den Häfen am Pazifik fahrenden Kohlenzüge zu befördern oder die Züge zumindest noch als Schublok bei der Überwindung der Canyonrampen zu unterstützen.

Nur noch selten am Tag kommt ein Passagier- Fernzug auf dem Weg von und zur Küste durch den Ort und gelegentlich lässt sich sogar die Überführung eines Oldtimer Wagenparks für eine Museumsbahn beobachten.

Automatikbetrieb

Nach dem Lesen dieser Einleitung und Bestätigung mit „OK“ werden Sie den Startbildschirm sehen, auf dem sich 2 Regeltrafos befinden. Der obere steht bereits auf „EIN“ und hat in diesem Zustand

den Automatikbetrieb eingeschaltet. Der untere muss von Ihnen durch gleichzeitiges Drücken der „Shift“-Taste und einem Klick mit dem Mauszeiger auf den Drehknopf eingeschaltet werden. Dann startet in wenigen Sekunden der Betrieb vollautomatisch und mit der entsprechenden Kameraführung.

Wenn der letzte Zug nach ca. 1 Stunde Fahrzeit verschwunden ist, erscheint wieder der Startbildschirm und der untere Regeltrafo schaltet sich automatisch aus. Wenn Sie wollen, können Sie dann die Prozedur wiederholen und das Spiel beginnt, mit z.T. leicht veränderten Zugfolgen wieder von vorne.

Handbetrieb

Ganz wie bei einer guten realen Modellbahn liegt aber der eigentliche Sinn und die eigentliche Stärke einer Anlage in den möglichst vielfältigen Fahr- und vor allem Rangiermöglichkeiten, die nur ein handgesteuerter Betrieb bieten kann.

Die Anlage Red Rocks Junction ermöglicht Ihnen, nach Ausschalten des oberen Regeltrafos (Kamera: „Automatic ON/OFF“), die Züge von Hand zu steuern und z.B. Übergabefahrten von Wagengarnituren zwischen dem sichtbaren Verschiebebahnhof der Ost-Weststrecke und dem hinter den Bergen liegenden Schattenbahnhof „Staging Yard 2“ der Nord-Südstrecke mit einer Rangierlok durchzuführen. Der „Staging Yard 1“ dient dabei als Verlängerung des sichtbaren Verschiebebahnhofs.

Sie brauchen zum Schalten der Weichen und Signale nicht in die 2D-Ansicht zu wechseln, denn mit einem Klick auf die Weichenantriebe oder die Signalschirme können Sie diese direkt während des Betriebes umstellen.

Vorzugsweise sollten Sie zum Rangieren die farbig ausgelegten Bereiche der Schattenbahnhöfe nutzen, da in den nicht ausgelegten Bereichen die Züge für den Automatikbetrieb geparkt sind. Möglich wäre aber auch dieses. Nur sollten Sie, um noch später einmal eine automatische Vorführung zu gewährleisten, die Anlage einmal im Urzustand unter einem anderen Namen abspeichern.

Natürlich sind nicht nur die Übergabefahrten interessant. Die Anlage bietet darüber hinaus eine Reihe von Betriebs- und Ladestellen, die sich sehr gut in ein selbst ausgedachtes Fahr- und Rangierprogramm, z.B. mit Wagen- und Frachtkarten à la FREMO, einbringen lassen:

Da ist (von Ost nach West) am Rande des Verschiebebahnhofs:

- Ein kleines Kraftwerk, das bei Wassermangel des Red Rock Creeks mit Kohle beliefert werden muss.
- Ein Getreidespeicher zur lokalen Belieferung der Bäckereien und Brotfabriken sowie zum Zwischenpuffern der Getreidesorten auf dem Weg zu den Verschiffungshäfen am Golf und am Pazifik.
- Eine Chemiefabrik, die in den an der Straße stehenden Tanks gelagerten Plastik Pellets für ihre Produktion benötigt, verbunden mit:
- Einer Fabrik für Kunststoff- Haushaltswaren, die ihre Fertigwaren vorzugsweise in geschlossenen Güterwagen (Box-Cars) US-weit versendet.
- Eine Maschinenfabrik zur Herstellung von kleineren Maschinen- Halbfertigteilen.

- Ein Army-Depot, mittels Rangierfahrt nur über die Hauptstraße von Red Rocks zu erreichen, zur Versorgung der umliegenden Militärbasen und Kasernen mit Alltagsgütern.
- Eine gemeinsame Laderampe („Team-Track“) am Bahnübergang der Bahnhofstraße zur Anlieferung und Abfuhr von Waren aller Art für die Händler in der Umgebung.
- Und natürlich muss auch der große Kohlebunker im Betriebswerk laufend noch mit Kohlewagen („Hopper Cars“) bedient werden sowie die Versorgung der zahlreichen, hier beheimateten oder wendenden Dieselloks an der Dieseltankstelle neben dem Rundlokschuppen durch „Tank Cars“ gesichert sein.

Tauchen Sie ein in die faszinierende Welt der amerikanischen Eisenbahn. Hören Sie das durchdringende Pfeifen der Dampfloks und die ständigen Warnsignale der Dieselyphone vor den zahlreichen Bahnübergängen. Schauen Sie „Rolf“ zu bei seiner waghalsigen, etwas illegalen Luftakrobatik unter der Trestle-Brücke.

Betrachten Sie die endlosen Züge und träumen Sie von der Atmosphäre eines warmen Sommerabends am Rande der amerikanischen Wüstenlandschaften.

Jörg Windberg

Hinweis und Dank: Der Autor dankt allen Konstrukteuren, die durch die großzügige Beigabe ihrer Modelle, aber auch ihrer Anregungen und Ideen zur Umsetzung dieses spannenden, jedoch selten realisierten Themas beigetragen haben (in alphabetischer Reihenfolge): Hans-Jürgen Barth, Andreas Engfer, Andreas Großkopf, Bernt Hoppe, Stefan Hoppe, Dirk Kanus, Stefan Köhler-Sauerstein, Steffen Mauder, Volkhard Ramsenthaler, Ariel del Rio, und last not least Thorsten Lensing und der Trend Verlag, u.a. für Modelle aus dem Vermächtnis von Stefan Bock (t), die Modelle von Manfred Roth sowie von Soft Pro.

Da sogenannte „Ausbauanlagen“ oder „Teilanlagen“ den User erfahrungsgemäß nicht wirklich befriedigen, habe ich mich angesichts des spürbaren Mangels an amerikanischen Modellen wieder entschlossen, auch ältere Modelle aus früheren EEP-Zeiten zu konvertieren, um sofort und ohne die zu Recht bei Usern unbeliebte Nachbeschaffungs- und Ergänzungsarbeit einen abwechslungsreichen Betrieb zu ermöglichen.

Aus rechtlichen Gründen des US-Markts mussten leider die meisten der verwendeten und mit Namen bekannter US- Bahngesellschaften ausgestatteten Modelle, natürlich in Absprache mit den Urhebern bzw. Rechteinhabern, anonymisiert werden. Sie werden in den Listen als „undec(orated)“ geführt, damit die beim User möglicherweise vorhandenen Originaldateien nicht überschrieben werden.

Einzel betrachtet, mag manches Modell nicht mehr sehr zeitgemäß wirken, jedoch wird ein User getreu dem Motto „Das Ganze ist immer viel mehr als die Summe seiner Teile“, sicher den Fahrspaß auf einer durchgestalteten Anlage zunächst in den Vordergrund stellen.

Da mittlerweile bei Trend laufend US-Modelle neuerer Produktion in den Shop gestellt werden, ist es dem interessierten User aber natürlich unbenommen, die in der Anlage vorhandenen Modelle allmählich und ohne den Betrieb der Anlage einschränken zu müssen, durch entsprechende Neukonstruktionen zu ersetzen oder zu ergänzen. Bis hier freilich ein abgerundetes neues Programm vorhanden sein wird, dürfte es noch ein weiter Weg sein, auf dem die älteren Modelle für das „US-Flair“ weiterhin unverzichtbar sind.

American Dream – Red Rocks Junction

A free-lance “Ready to Run”- layout for the passionate model railroad operator.

Introduction

Welcome to my personal American Dream, the fancy named “Red Rocks” Canyon and the nearby situated railroad junction where a mainline of a North-South operating railroad company crosses the tracks of an east-westbound line and a part of the legendary “Route 66” highway.

Red Rock could be a little town, situated in a wider part of Red Rock Canyon, where the Red Rock Creek (in my phantasy one of the numerous tributaries of Colorado River) cut its way through the eponymous red colored stone.

Although the situation is free-lance, the layout gives a spectacular impression to similar real situations in the Utah/Arizona region of the United States where after a hot and sunny day the red walls of the canyons begin to glow during sundown (attention to achieve that glowing please adjust your toolbox values: color shade 5; color saturation 1.28; brightness 1.23; contrast 1).

The layout runs in my favorite period, the “transition era” between 1955 and 1960, in the last days of remaining steam traction, but due to the lack of adequate contemporary rolling stock, buildings and other material you will find of course also materials from other periods and from other regions on this layout. As EEP plans to publish new US-material you soon may replace some elder rolling stock and buildings by a more detailed stuff.

Due to the restricted copyright regulations in the US-market unfortunately all famous road names had to be omitted from the rolling stock and be replaced by phantasy-names. On the other hand may this be an advantage to those free-lancers among us who use the whole material in a more generic manner.

Automatic mode

After reading this introduction and confirming by “OK” you will see the starting monitor with an “ON/OFF” throttle (above) for the automatic (which is already switched “ON”) and a “starting throttle” (below) which starts your first train as soon as you will click on it with Shift+ Mouse. During this automatic traffic which lasts about 1 hour you make the acquaintance of the whole layout by remote controlled cameras. When the last train is disappeared the camera switches back to the starting monitor. If you like you can repeat the whole procedure by clicking again on the “starting throttle” with Shift+ Mouse.

Manual mode

When the last train has disappeared and the camera switched back to the starting monitor you can also change to the manual mode by clicking with Shift+ Mouse on the “ON/OFF” throttle to switch “OFF” the automatic (Attention: First you should back up the actual program and rename the copy).

This feature allows you to run all your trains manually and turn all switches, the turntable, signals etc. The street and air traffic remain automatically as well as the interlocking devices at railroad crossings and street junctions so that you can focus on your tasks when splitting and reassembling the trains.

Operation

The 2 railroad lines (South-North and East-West) are linked together at the station “Red Rock Junction” by an interchange track where cars from one line can be exchanged to the other line. Both lines are highly run by thru traffic: Heavy trains with coal from Oklahoma and the Appalachian region are pulled to the Pacific coast for shipping their load to overseas. Until the end of a nearby beginning steep incline, the pulling diesel-engines are still often supported or entirely pulled by the last steam-dinosaurs, the famous “Big Boys” which experience their final days on this line. As the empty running trains in the opposite direction do not need so many powers, from time to time a package of steam and/or diesel engines is coupled together and runs light back.

Also some long distance-passenger trains still remained on the line, which are equipped with INOX Steelcar-material (on the layout the material is freelance shaped and colored, in reality you can see similar trains on some Amtrak Lines).

On the other line you will see long tank car trains coming from the Mexican Gulf providing the industries in the North with gas and oil.

You will find several marshalling yards and areas on the layout: The first one starts as fully shaped half of the local “Red Rocks Central Yard”. It continues –by virtual connection- after passing the Interstate- bridge at the very right (east) end of the layout in a “hidden” sand colored part for local operation and in a red colored part for the long distance east-westbound trains and the interchange trains between the east-westbound line and the south-northbound line. These parts are located on the upper right side of the layout behind the North Rim of the canyon. For the south-northbound long distance trains and for interchange service there is a second “hidden” staging yard located on the upper left (west) side of the layout. Please consider that in the “hidden” yards the tracks in the grey zones are the automated tracks. For switching, re railing, changing whole trains or bringing new material on the tracks please use only the tracks in the red (east-westbound line) and orange (south-northbound line) colored areas.

Of course also the local industries in Red Rocks have to be supplied from time to time. From the right (east) end of the layout to the left (west) end these are:

- Coal for the power plant.
- Grain for the local region and as intermediate grain elevator on its way to the west coast – towns.
- Oil and plastic pellets for different end-products of a chemical plant, connected with:
- A household- and kitchen-aid factory.
- A metal manufacturer of machinery parts.
- An Army goods depot for different things needed for the barracks and bases in the region is situated directly behind the big roundhouse and can only be reached via Red Rocks Main Street.

- A team track for heavy loads as well as for direct transshipping is located near the railroad crossing of Red Rocks-Station Road.
- And of course fresh supply for the diesel tank and coal bunker at Red Rocks Jct. Roundhouse.

Come see and listen to the whistles of the steam engines and the horns of the roaring heavy diesels. Look for Rolf's spectacular "illegal" air show and enjoy the multitude of exciting tasks for a successful operating session!

Jörg Windberg

The author may say thanks to all constructors who contributed some of their models, ideas and advice to allow the realization of this layout: Hans-Jürgen Barth, Andreas Engfer, Andreas Großkopf, Bernt Hoppe, Stefan Hoppe, Dirk Kanus, Stefan Köhler-Sauerstein, Steffen Mauder, Volkhard Ramsenthaler, Ariel del Rio, and last not least Thorsten Lensing and Trend publishing for some models of the heritage of Stefan Bock (t), for Manfred Roth's models and some models of Soft Pro.